



Harrods i juletid.

Luftproblem i London:

Allt hårdare utsläppskrav

London är känt för sin smog. Idag kommer den dåliga luften dock inte från koleldning utan från trafiken. Även utsläpp från bussar

måste minska. I den nära framtiden blir det aktuellt med batteri- och gasdrift, jämte fortsatta försök med bränsleceller.

Av Leif Stolt

London har sedan urminnes tider varit känt för sin dåliga luft. Läsare av Sherlock Holmes kommer ihåg beskrivningarna av den nästan ogenomträngliga smog som uppstod när dimma blandades med förbränningsrester från alla kolkaminer.

För femtio år sedan märktes fortfarande koleldningen i London – jag blev alltid

”förkyld” första dagen i London och måste till det nattöppna Boots-apoteket vid Piccadilly Cirkus för att skaffa botemedel.

Åren har gått och koleldningen försvunnit, men luften har inte blivit bättre, bara annorlunda förorenad då det nu är fordonstrafiken som är boven i sammanhanget. Man uppskattar att 4 300 Londonbor drabbas av en för tidig död på grund av

dagens dåliga luft. För att förbättra luften har man nu lagt fram en plan som nu är ute på remiss. Man avser att Londons centrum ska bli en "Ultra Low Emission Zone" (ULEZ) från den 7 september 2020.

I ULEZ – som sammanfaller med dagens trängselskattområde – ska utsläppen av kvävedioxid och partiklar halveras relativt mot i dag. För de fordon som inte klarar



Julslytning 2015.

normerna kommer en ULEZ-avgift att debiteras för alla motorfordon från motorcyklar till bussar och lastbilar.

För bilar blir avgiften 12,50 pund per dag utöver trängselskatten (11,50 pund per dag). För de största fordonen avses avgiften

bli 100 pund per dag! Avgiften kommer att kontrolleras mot fordonregistrets uppgifter om fordonens motor.

De privata personbilar och små skåpvagnar som har Euro 6-motorer (diesel) eller Euro-4 (bensin) slipper den nya avgiften. Nya taxi- och hyrfordon ska från och med 2018 ha nollutsläpp och samtidigt får taxibilar inte vara äldre än tio år (i dag 15), detta då taxi är den näst största förorenaren i centrum.

Kollektivtrafiken undantas inte från de nya reglerna och man avser att satsa på miljövänliga fordon för att klara miljömålen.

I Londons centrala delar rullar i dag 300 enplansbussar och 3 100 dubbeldäckare. Totalt finns det 8 900 dubbeldäckare i trafikområdet.

Enplansbussarna planeras gå över till batteri- eller vätgasdrift år 2020 och de 3 100 dubbeldäckarna i centrum ska då vara hybridbussar.

En mycket stor mängd bussar måste därför anskaffas inom mindre än fyra år för att inte kollektivtrafiken, och i förlängningen resenärer och skattebetalare, ska drabbas av höga miljöböter.



En kandidat för batteridrift: South Kensington, i regn.



Regent Street med tre hybridbussar.

Man kan fråga sig vilket underlag politikererna i London har för en så radikal omläggning av kollektivtrafiken.

Det teoretiska underlaget framgår ej av det offentliga materialet, men vi vet vilka praktiska erfarenheter man har i London av de framdrivningssystem som krävs om ett par år.

I dag finns det åtta bränslecellsbussar med vätgas som energibärare och, sedan i somras, två batteribussar.

Bränslecellsbussarna har varit i trafik sedan år 2010 och är efterföljare till ett tidigare treårigt försök med tre bussar, först på den tunga linje 25 och sedan på den aktuella linjen, den lätta "kulturlinjen" RV1. Den nya bränslecellsbussarna uppges kosta en miljon pund (ca 12,5 miljoner kronor) per buss, det vill säga fem till sex gånger mer än en normalbuss.

Vidare finns det 1500 dubbeldäckare med hybriddrift, fler än 600 av dem är av den nya typen LT (även kallade Boris-master). En del tillhör bussföretag som ej kör i centrum varför behovet av nya hybridbussar är betydligt mer än 1600.

De äldre hybridbussarnas batterier är ofta ganska trötta och orkar vid start som regel



En bild från den 15 mars 2004! Bränslecellsbus på linje 25 bakom Routemaster på New Oxford street. Routemaster hade då varit i drift i 40 år och kom med god marginal att överleva bränslecellsbusen.



Bränslecellsbus ur generation I på linje RV1 vid Tower Gateway.

bara dra ut bussen i nästa körfält varefter dieselmotorn går in.

Av de nya hybridbussarna, typen LT, går de nyaste perfekt, således till en stor del på batteri, medan de äldre ofta går enbart på diesel på grund av batteriproblem, se **Modern Stadstrafik** nr 5-2015.

I december 2015 fanns det ovanligt många havererade bussar på Londons gator. Man såg tre till fyra per dag, och då var alla LT,

utom en! Det var säkert en statistisk slump, men man kan inte låta bli att undra om det var batteriproblem.

Den praktiska erfarenheten av miljövänliga bussar är inte bra på grund av batteriproblemen.

Hybridbussarna är ofta i realiteten mindre miljövänliga än en bra standardbuss eftersom de under en alltför stor del av linjen drivs av en dieselmotor som är under-

dimensionerad för att gå mer eller mindre permanent. De batterier för bussdrift som finns i dag är mycket dyra och har en alltför kort livslängd. Det senare har man (alltför) mycket erfarenhet av.

Som ofta i sådana sammanhang är det politikernas tilltro till tekniken och dess utveckling som får styra över verkligheten, hoppas säkert de ansvariga.

Man kan undra varför trådbuss inte nämns i rapporten. London hade en gång världens största trådbussystem, som utvecklades till förmån för dieselbussar. Kanske är det politikernas aversion mot det som känns gammalt, i kombination med önskan att satsa på något nytt. Realism brukar inte spela någon roll i detta sammanhang.

Londonborna lär inte drabbas av några extra skattepålagor oberoende av hur tekniken fungerar, eftersom det är bussens miljöprestanda vid registreringen som gäller i den kommande miljözonen.

Det går inte ens att ta åt sig äran för konceptet att ha något som fungerar vid registreringen, men inte därefter. Det är nämligen vad Volkswagen redan har praktiserat!

Förlovarna är alla som avlider för tidigt på grund av de föroreningar som inte försvann. □



South Kensington med hybridbussar